

البحر وشؤونه في نظر علماء المالكية بإفريقية وفي نظر زهادها إلى منتصف القرن 5 هـ / 11 م

د. نجم الدين الهنتاتي
جامعة الزيتونة (تونس)

مقدمة

يعتبر البحر من أهم أسباب التنقل، ومن أفضلها للاتصال بين الشعوب والحضارات، ومنه نستخرج ثروات متنوعة دون أن نبذل جهد الحراث أو البذر أو الغرس.

ولئن ذكر البحر في القرآن الكريم، فقد تم ذلك في مناسبات محدودة. فقد سخر الله البحر للإنسان ليأخذ منه لحما طريا مثل الحوت وما شاكله، وحلية مثل المرجان واللؤلؤ. أوحى الله للإنسان ليصنع سفنا تجري في البحر، وهي من المنن التي أكرم الله الإنسان بها، حتى يتعظ⁽¹⁾. تلك هي أهم المعاني التي ركز عليها القرآن حول البحر⁽²⁾.

(1) سورة النحل آية 14، سورة الحج آية 65، سورة الإسراء آية 70، سورة إبراهيم آية 32، سورة لقمان آية 31، وانظر الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور، تفسير التحرير والتنوير، الدار التونسية للنشر، تونس، 1984، ج 13، ص 235، ج 14، ص 119-120، ج 15، ص 164-164، ج 17، ص 321-322، ج 21، ص 189 ...

(2) هناك معاني أخرى في القرآن الكريم سيأتي ذكر بعضها في هذا المقال.

أما بالنسبة إلى السنة النبوية، فأشهر الأحاديث في هذا الشأن تركز على طهارة ماء البحر، كما تؤكد أهمية أجر المحارب في البحر. وهذا يعني عموماً غياب تشريعات خاصة بالبحر سواء في السنة أو في القرآن الكريم. ولا ندري هل يمكن تفسير هذه الظاهرة بنوعية البيئة التي ظهر فيها هذان الأصلان : بيئة حجازية - قارية - صحراوية بعيدة عن البحر. وفي إطار هذه البيئة بالذات نشأ الفقه المالكي. فكانت عناية الإمام مالك بن أنس (ت. 179هـ/795م) بشؤون البحر في الموطأ محدودة جداً، إذ أنه اقتصر هناك على الحديث عن صيد البحر أساساً وعن طهارة ماء البحر⁽³⁾. إلا أن المسائل التي وردت عليه أو التي طرحها عليه تلاميذه المنتسبون إلى بلدان مشرفة على البحر مثل مصر والمغرب والأندلس، ووصلنا صداها في بعض الأمهات الفقهية، مكنتنا من استخلاص أهم ملامح موقف مالك من البحر وشؤونه. فهو يكره أن تركب المرأة البحر حتى وإن كان ذلك للحج أو الغزو⁽⁴⁾، ويكره أن يركب المسلم البحر لتجارة. وما هذا إلا تكريس لموقف عمر بن الخطاب من البحر المبني على الخوف المفرط من ركوبه. يدل على ذلك أن مالكا روى لتلاميذه أن عمر بن الخطاب سأل عمرا بن العاص عن البحر فقال :

(3) مالك بن أنس، الموطأ، رواية يحيى بن يحيى الليثي، إعداد أحمد راتب عرموش، دار النفائس، بيروت، 1984، ط 8، ص 26، 331-332.

(4) الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور، تفسير، ج 2، ص 82. من وظائف المحتسب في نظر الماوردي أن يحجز بين النساء والرجال إن ركبوا السفن. وفي صورة اتساع السفن "نصب للنساء مخارج للبراز لنلا يتبرجن عند الحاجة" (الماوردي، الأحكام السلطانية، تحقيق خالد عبد اللطيف السبع العليمي، الدار العربية للكتاب، 1990، ص 412، ابن الأخوة، معالم القرية في أحكام الحسبة، تحقيق محمد محمود شعبان وصديق أحمد عيسى المطيعي، مصر، 1976، ص 324). ومن الممكن أن إحراج مسألة البراز قد ساهم في كراهة مالك ركوب المرأة البحر.

"خلق قوي يركبه خلق ضعيف، دود على عود إن ضاعوا هلكوا، وإن بقوا فرقوا، فقال عمر : لا أحمل فيه أحدا أبدا" (5).

وهنا نتساءل : ما هو رأي علماء المالكية الأفارقة في ذلك الموقف لاسيما إذا علمنا أن بلادهم تفتح على البحر، وأنهم كانوا متعايشين مع علماء المذهب الحنفي، هؤلاء الذين تبنا موقفا مغايرا جزئيا لما ارتآه مالك ؟ كيف تعامل علماء المالكية الأفارقة مع المسائل التي طرحها عليهم المشتغلون في البحر؟ هل اقتصروا على ترديد أقوال مالك وأصحابه ؟ أم أنهم تمكنوا من إضفاء نوع من الطرافة على إجاباتهم عن تلك المسائل ؟ ثم هل يمكن تقريب مواقفهم من البحر من المواقف التي تبناها زهاد (6) إفريقية ؟ كل ذلك إلى حد منتصف القرن 5هـ/11م ، تاريخ هجرة بني هلال إلى إفريقية.

أسئلة كثيرة يصعب الإجابة عنها بصفة مدققة وجازمة، نتيجة لغياب مؤلفات فقهية تخص البحر بصفة مباشرة. وهذا طبعا إذا استثنينا كتاب أكرية السفن والنزاع بين أهلها المنسوب إلى محمد بن عمر (ت. 310هـ/

(5) ابن أبي زيد القيرواني، كتاب الجامع، تحقيق عبد المجيد تركي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990، ط2، ص 283، ابن رشد، البيان والتحصيل، تحقيق جماعي، دار الغرب

الإسلامي، بيروت، 1984-1986، ج 18، ص 106، بل يبدو أن الخليفة عمر بن الخطاب عاقب من عصى أوامره حول ركوب البحر (ابن خلدون، المقدمة، بيروت، 1983، ص 165).

(6) نعني بالزهاد هؤلاء الذين تفرغوا للعبادة لاسيما على مستوى الرباطات.

923م⁽⁷⁾. ولئن ذكر البحر وشؤونه في المؤلفات الفقهية، فقد كان ذلك عموماً عبر إشارات سريعة وردت في إطار أبواب متفرقة منها، مثل باب الجهاد، لاسيما الجهاد في البحر، وباب الأكرية لاسيما كراء السفن⁽⁸⁾ وغيرهما.

(7) حققه مصطفى أنور طاهر، نشر في الكراسات التونسية عدد 123 - 124، الثلاثة أشهر الأولى والثانية 1983، ص 5 - 56. وقد عقب على هذا الكتاب الفقيه أبو القاسم خلف بن أبي فراس (القرن 4 هـ/10م). وما يجلب الانتباه في هذا التحقيق كثرة الأخطاء المطبعية وغير المطبعية، مما يصعب على القارئ أحياناً استغلاله. وبما أن المحقق لم يقارن محتوى هذا الكتاب بما ورد في كتب الفقه من مسائل مشتتة حول كراء السفن، فإن قراءته لبعض الكلمات لم تكن أحياناً موفقة. لذا سنحاول في هذا المقال التنبيه إلى مواقع بعض الفقرات التي وردت في كتاب أكرية السفن وإلى ما يقابلها في كتب الفقه لاسيما منها مدونة سحنون بن سعيد (ت. 240 هـ/854 م) والنوادر والزيادات لابن أبي زيد القيرواني (ت. 386 هـ/996 م) والبيان والتحصيل لابن رشد (ت. 520 هـ/1126 م) وجامع الأحكام للبرزلي (ت. 844 هـ/1440 م) والمعيان المغرب للونشريسي (ت. 914 هـ/1508 م).

(8) عبارة "سفينة" كثيرة الاستعمال في كتب الفقه القديمة مثل المدونة وكتاب أكرية السفن المنسوب إلى ابن عمر. استعمل هذا الأخير أيضاً عبارة مركب، وبصفة أقل لوح، وهي عبارة وردت في القرآن الكريم (سورة القمر آية 13)، كما وردت لدى المالكي في رياضه. إلى جانب ذلك، ورد في كتاب أكرية السفن (ص 42، 44، 48، 52) لفظ قارب الذي عده ابن أبي زئيم (ت. 399 هـ/1008 م) من "حرف المركب". والقارب هو "السفينة الصغيرة مع أصحاب السفن الكبار البحرية كالجناب لها، تستخف لحوانجهم" (ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، بيروت، 1997، ج 5، ص 223، مادة قارب)، وهو يربط في مؤخره المركب (ب. كزمرسكي، قاموس عربي فرنسي، بيروت، 1944، ج 2، ص 705، مادة قارب) وهو يستعمل أيضاً للصيد كما ورد ذلك في رسالة لسحنون بن سعيد (ابن أبي زيد القيرواني، النوادر والزيادات، تحقيق جماعي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999، ج 8، ص 244). وانظر أكرية السفن (ص 51) حيث ورد حديث عن مركب شد بمركب. وحول أصناف السفن وطبيعتها بالغرب الإسلامي، انظر مثلاً Christophe Picard, La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VIII e-XIII e siècle), Paris, 1997, p. 116. الشریف على هذا الكتاب في إصدارات في تاريخ الغرب الإسلامي (قراءات نقدية)، الرباط، 2005، ط. 1، ج 1، ص 131 - 132.

البحر في منظور علماء المالكية الافارقة بالمقارنة مع موقف علماء الحنفية منه :

يذهب البعض إلى أن موقف العرب من البحر لم يتجاوز رأي عمر بن الخطاب فيه، وأنهم كانوا يتجنبون ركوبه. بينما نرى أنه من الأولى التمييز بين مجموعتين من العرب: عرب الجنوب نعني جنوب الجزيرة العربية مثل عمان واليمن، وعرب الشمال أي منطقة الحجاز أساسا. فلئن كانت المجموعة الأولى متمرسة في ركوب البحر منذ أقدم العصور، بحكم أهمية دورها في التجارة البحرية الدولية المنعقدة مع ساحل إفريقيا الشرقي ومع الشرق الأقصى لآسيا، كان عرب الشمال يعيشون في إطار قاري صحراوي، تعتمد تجارتهم فيه على الطرقات البرية وقلما تخاطر بركوب البحر لاسيما البحر الأحمر. وفي هذا الإطار ظهر الإسلام⁽⁹⁾ ونشأ الفقه المالكي.

أما الفقه الحنفي، فقد نشأ في وسط كوفي - عراقي، أي في وسط لا يبعد عن البصرة التي كان لها تاريخ في تجارة الخليج العربي. ومن موانئ الخليج العربي، مثل سیراف وعمان والبصرة، انطلقت قصص الرحالة والتجار العرب البحرية، التي دونها المسعودي في كتابه مروج الذهب⁽¹⁰⁾. وفي ذلك الوسط أيضا نشأت قصص السندباد البحري. أكد من جهة أخرى محمد بن الحسن الشيباني (ت. 189هـ/804م)، صاحب أبي حنيفة، أن ثواب من يقاتل في البحر هو ضعف أجر من يقاتل في

Xavier de Planhol, L'Islam et la mer, la mosquée et le matelot VII è-XX è siècle, Paris, (9) 2000, pp. 13-14.

(10) عطية (أحمد محمد)، أدب البحر، دار المعارف، القاهرة، 1981، ص 47، 79.

البر⁽¹¹⁾. ولا ندري هل ساهمت هذه الجوانب في جعل عدد من العلماء الأفارقة المتأثرين بالفقه العراقي، يشجعون على ركوب البحر، بل إن بعضهم ركبوا البحر حتى يكونوا أسوة لغيرهم. فقد خرج هشام بن الخليل، تلميذ سفيان الثوري "غازيا في البحر فأسر هو وأصحابه"⁽¹²⁾، بينما ركب يزيد بن محمد الجمحي (ت 212هـ / 827م) البحر، يريد الغزو من المصيصة، أحد ثغور الشام، على أن يزيدا كان يشرب النبيذ، أي أنه حنفي على الأرجح⁽¹³⁾. وفي نفس الفترة، خرج أسد بن الفرات (ت 213هـ / 828م)، زعيم المذهب الحنفي بالقيروان، مرفوقا ببعض من علماء الحنفية، مثل ابن قادم، ليفتح صقلية، بينما رفض علماء المالكية، وعلى رأسهم سحنون بن سعيد (ت 240هـ / 854م)، المشاركة في هذه الحملة.

تعلل المصادر المالكية امتناع هؤلاء عن المشاركة في تلك الحملة بصلح أبرم بين الأغالبة وصاحب صقلية، ولا ندري من جهتنا هل كان لموقف مالك من ركوب البحر دور في ذلك الامتناع. فقد نهى عبد الرحمان بن القاسم سحنونا عن الخروج إلى الغزو⁽¹⁴⁾، كما نهى هذا الأخير عبد الرحمان بن عبد ربه (ت 247هـ / 861م) عن الخروج مع أسد إلى

(11) خدوري (مجيد)، الحرب والسلام في شرعة الإسلام، الدار المتحدة للنشر، بيروت، 1973.

ط. 1، ص 157، كيلاني، (هيثم)، العرب والبحر المتوسط، دار المعرفة، دمشق، 1996، ط. 1،

ص 14. وقد وردت أحاديث نبوية في هذا المعنى، ذكر أحدها ابن ماجه، إلا أن مالكا لم

يذكرها في الموطأ. وانظر تعليق دي بلان هول على هذه الأحاديث في Xavier de Planhol،

"L'Islam et la mer"، dans Mondes et Cultures, LX-1-2000, pp. 307-321, p. 310.

(12) أبوالعرب، طبقات علماء افريقية وتونس، تحقيق علي الشابي ونعيم حسن اليافي، الدار

التونسية للنشر، تونس، 1968، ص 225-226.

(13) أبوالعرب، طبقات، ص 168، المالكي، كتاب رياض النفوس، تحقيق بشير البكوش، دار

الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ج 1، ص 239.

(14) ابن رشد، البيان، ج 2، ص 554.

صقلية⁽¹⁵⁾. ومهما يكن من أمر، فهذا لا يعني أن المالكية منعوا الغزو البحري. ففي نظرهم يجوز ركوب البحر في حالتين : الأولى تخص الحج والعمرة والثانية تهم الغزو. أما لتجارة فقد مثل ذلك مصدرا للخلاف بينهم، رغم أن القرآن الكريم جوز ذلك⁽¹⁶⁾. فقد سئل مالك عن الخروج إلى أرض العدو للتجارة، فقال : "أرى أن يمنعوا من ذلك". أما سحنون فقد قال : "من ركب البحر في طلب الدنيا إلى أرض العدو فذلك جرحة"، يعني أن إمامته قد سقطت وشهادته أيضا، وبهذا الرأي أخذ ابن أبي زيد القيرواني (ت386هـ/996م)⁽¹⁷⁾، وكذلك أحمد بن أبي سليمان (ت291هـ/903م). فقد ذهب هذا الأخير إلى أن الندامة مآل من يركب البحر لجمع المال⁽¹⁸⁾.

إلا أننا لاحظنا من جهة أخرى أن البعض من المالكية كانت لهم مساهمة مباشرة في التجارة البحرية. فقد ذكر المالكي أن محمد بن عمر بن خيرون المقرئ الأندلسي (ت. 306هـ / 918م) "أصيب بتجارة كبيرة في البحر نحو ألفي دينار"⁽¹⁹⁾. أما ربيع القطان (ت 334 هـ/ 945م)، فقد ركب أخوه وشريكه، في مركب اكتراه إلى مصر في تجارة

(15) المالكي، الرياض، ج 1، ص 422، وبالمقابل شجعه سحنون على بناء رباط، انظر ابن رشد

(البيان، ج 17، ص 299) حيث فضل عبد الله بن عمر الرباط على الجهاد.

(16) سورة الإسراء آية 66، سورة النحل آية 14، وانظر الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور،

تفسير التحرير، ج 14، ص 120، ج 15، ص 159.

(17) ابن أبي زيد، كتاب الجامع، ص 283، ابن رشد، البيان، ج 4، ص 170 - 171، انظر أيضا

النوادر (ج 8، ص 244 - 245) حيث أمر القاضي سحنون بمنع الصيادين بمدينة تونس من

ممارسة نشاطهم، لأنهم اتخذوا قوارب صيد "يصيدون فيها ويكرونها للصيد يغرون

بأنفسهم وبالمسلمين إلى جزائر البحر، يطلبون بذلك عرضا من الدنيا قليلا فتذهب في ذلك

أنفسهم ويدخلون الوهن على المسلمين".

(18) انظر الأبيات الشعرية المنسوبة إليه (المالكي، الرياض، ج 1، ص 512).

(19) نفسه، ج 2، ص 135.

تخص القطن على ما يبدو⁽²⁰⁾. والسؤال الذي يفرض نفسه هنا، هل أن كراهة هذا النوع من التجارة لدى عدد من المالكية تعود إلى كونها بحرية أم إلى كونها تعقد مع العدو ؟

لئن أكد أحمد بن أبي سليمان العامل الأول، فإن مالكا اعتبر العاملين في نفس الوقت⁽²¹⁾. وهنا نلفت الانتباه إلى أهمية الفارق بين هذا الموقف، وموقف السندباد من البحر. فقد ذكر أحمد عطية أن البحر - من خلال القصة الأولى للسندباد - "يبدو مجالا للكفاح والعمل الشاق من أجل حياة أفضل"⁽²²⁾.

ولمزيد تأكيد هذه المقابلة، نسوق ما كان يقوله أحد تلاميذ مالك وهو عنبسة بن خارجة (ت. 210 هـ / 825 م) في راكب البحر : "ثلاثة لكل واحد منهم ملك موكل به ينسيه : النفساء وراكب البحر وحامل الجنازة. فالنفساء إذا أضر بها الطلق قالت إن نجوت لم أعد، فإذا وضعت، ضرب الملك العاتق وقال لها : انس، فتنسى. وراكب البحر، إذا أخذه الهول في البحر قال : إن نجوت لم أعد، فإذا وضع رجله في البر، ضربه الملك على العاتق وقال له : انس، فينسى. وحامل الجنازة، إذا حملها ذكر الآخرة ونسي الدنيا، فإذا وضعها ضرب الملك العاتق وقال : انس، فينسى"⁽²³⁾.

(20) القاضي عياض، ترتيب المدارك، تحقيق أحمد بكير محمّد، بيروت - طرابلس ليبيا، 1967، ج 3، ص 329. استنتجت أيضا حليلة فرحات أن عائلات عدد من فقهاء المالكية بسببته كانت لها عناية بالتجارة البحرية (ذكر ذلك كريستوف بيكار في كتابه المذكور، ص 169).
(21) بالنسبة إلى مالك انظر المدونة الكبرى لسحنون بن سعيد، القاهرة، 1905، ج 10، ص 270.
(22) عطية (أحمد)، أدب البحر، ص 65. أنكر دي بلانهور هذا الجانب في السندباد، ورأى فيه مجرد تاجر لا بحارا، وهو - في نظره أيضا - يتفق تماما والمثل الأعلى في المجتمع الإسلامي (L'Islam", art. cit, p. 320).

(23) المالكي، رياض، ج 1، ص 246-247. كان عنبسة يقيم "في حصن على البحر" بناحية صفاقس.

وفي المقارنة بين النفساء وراكب البحر وحامل الجنازة أكثر من معنى. فثلاثتهم لا تصدق توبتهم، وثلاثتهم يعيشون حالة من الجزع لاسيما وأن فكرة الموت تراودهم. فالبحر يقتل بالموء. وهو يقتل أيضا بالأس من الحياة. فعندما أراد أبو جعفر القمودي أن يتعزى في موء أبي جعفر الأربسي أحمد سنة - 4 323هـ/5-934م، خاطبه قائلا : "تركنا بعدك في بحر نسبح فيه لا ندري أنجو أم نغرق" (24).

انطلاقا من هذا يمكن أن نستنتج أن علماء المالكية الأفارقة لم يحاولوا عموما تكييف موقفهم من البحر مع متطلبات الواقع الإفريقي : واقع يفرض على الإنسان أن يغامر بركوب البحر سواء للغزو أو للتجارة أو للصيد أو غيرها، بل إنهم تمسكوا عموما بموقف مالك المتولد من وسط قاري - صحراوي، والتميز بالخوف المفرط من ركوب البحر. ويأتي هذا بخلاف ما استنتجناه بالنسبة إلى الأحناف الذين لم يترددوا عموما في المغامرة في البحر (25)، لاسيما إذا ذكرنا بأن مورد عيش عدد منهم كان مرتكزا على التجارة الكبرى، في حين يرتكز مورد عيش المالكية على

(24) نفسه، ج 2، ص 209، نذكر هنا أيضا بعادة وضوء ركوب البحر التي أشار إليها ابن جزى الكلبي "وهو من وضوء المخاوف" (القوانين الفقهية، دار الكتاب العربي، بيروت، 1984، ط.1، ص 11). كما نذكر بعادة تبادل التهاني بين الركاب عند انتهاء كل سفرة بحرية، وهي ملاحظة كان سبقنا إليها مجيد خدوري في كتابه المذكور أعلاه. ونذكر أيضا بما ورد في أحد الأمثال الشعبية التونسية الذي يعتبر امتدادا لعوامل منها نوعية الفكر المالكي : "ثلاثة ما تعطهم الأمان: البحر والسلطان والزمان".

(25) تمييزنا بين الأحناف والمالكية في موقفهم من ركوب البحر، يمكننا من تعديل نظرية دي بلانهور حول موقف المسلمين من البحر. فهو يتحدث عن قصور عام لديهم في النشاط البحري، كما يرى أن الإسلام مناقض للنشاط البحري. فالإسلام يعني التسليم والخضوع، بينما يرمز البحر إلى التمرد والمغامرة. ("L'Islam", art. cit, p.p. 314-316). على أن المالكية ذاتهم لا يذهبون إلى مثل هذه الآراء التي لا تخلو من مبالغة.

الفلاحة أساسا⁽²⁶⁾. ولئن تمسك علماء المالكية الأفارقة عموما بموقف مالك من البحر، نتساءل عن كيفية مواجهتهم للمسائل التي طرحها عليهم مرتادو البحر ؟

علماء المالكية والمسائل المطروحة عليهم حول البحر :

لقد اعترضت مرتادي البحر مشاكل متعددة، وصلنا صداها في كتب الفقه أو في كتب طبقات علماء المالكية. تتمحور هذه المشاكل حول هول البحر وقلة المياه الصالحة للشراب فيه والقرصنة، هذا إلى جانب مشاكل أخرى فرعية.

القرصنة وقلة المياه الصالحة للشراب :

يفصل البحر بين عالين : بلاد المسلمين وبلاد العدو ؛ وهو يربط بينهما في نفس الوقت، أي أنه يساهم في إقامة علاقات بينهما. وقد كانت هذه العلاقات مقامة عموما على العداة. ويقدم نشاط القرصنة أحسن دليل على ذلك. فقد كانت مراكب المسلمين، وكذلك مراكب المسيحيين، مهددة بلصوص البحر. وقد سنل أبو عمران الفاسي (ت 430 هـ/1038م) "عمن أكثرى مركبا لرجال، فعرض لهم لصوص في البحر، فأخذوا المتاع وتركوا المركب"، هل يمكن صاحب المركب من الكراء ؟ فأجاب بوجوب الدفع. كما سنل এমন وسق مركبا من الإسكندرية وسافر مع جملة مراكب من الهدية، فلقبهم العدو وأسره، ثم تمكن مسلمون من صقلية من استرجاع المراكب، فهل لهؤلاء شيء في المركب وأهله ؟،

(26) انظر كتابنا المذهب المالكي بالغرب الإسلامي إلى منتصف القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي، تبر الزمان، تونس، 2004، ص 142 - 143.

فأجابهم بأن لا شيء لهم⁽²⁷⁾، وهو رد لا يشجع المسلمين على نجدة بعضهم البعض، على ما يبدو⁽²⁸⁾.

يركز الأوائل عند ركوب البحر على الملاحة الشاطئية، ويكون ذلك خاصة في فصل الصيف، حيث يكون "طباب البحر والخين الذي يركب الناس فيه"⁽²⁹⁾، وبالتالي حيث تكون الأحوال المناخية أكثر ملاءمة⁽³⁰⁾. إلا أن ارتفاع درجات الحرارة في ذلك الفصل يرافقه مشكل شدة العطش، لاسيما إذا علمنا أن السفن كانت صغيرة الحجم وبالتالي عاجزة عن حمل كمية كافية من المياه الصالحة للشرب. وقد سنل مالك عن "تجار العدو" ينزلون في موضع من دار الإسلام دون أمان، "فيريدون أن يستقوا" هل

(27) البرزلي، جامع الأحكام. مخطوط رقم 4851. المكتبة الوطنية تونس، ج 2، ورقة 169، نشره محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2002، ج 3، ص 650 - 652، الونشريسي. المعيار العرب، أشرف على تخريجه محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1981، ج 8، ص 302 - 303.

(28) حول القرصنة انظر S. D. Goitein, "La Tunisie du XI è siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire", dans Etudes d'Orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, T. II, p. 559-579, p. 575-576.

بيكار في كتابه المذكور، ص 132 - 134.

(29) أكرية السفن، ص 20.

(30) تبرم عقود كراء السفن عموما في الصيف، وقد طرحت مسائل حول صلوحية العقد إن دخل عليه الشتاء دون أن يتفاسخ الطرفان، "فقليل يفسخ العقد وقيل على حاله...". وإلى الرأي الأول ذهب أبو الحسن اللخمي (ت 478 هـ / 1085 م) (الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 299، انظر أيضا ص 300، البرزلي، جامع، ج 3، ص 648 - 649، انظر أيضا ج 4، ص 92). كل هذا لم يمنع المسلمين من ركوب البحر في الشتاء. فقد تحدث مالك بن أنس عن فساد "أعلى الطعام" في السفينة بسبب المطر، كما ورد في فتوى منسوبة إلى أبي عمر بن المكوي (ت. 401 هـ / 1010 م) نزيل قرطبة أن سفينة شحنت بحمولة في الشتاء. أما اصبح بن الفرج (ت. 225 هـ / 839 م) فقد قضى بعدم صلوحية عقد كراء سفينة أبرم في الشتاء (أكرية السفن، ص 20، 43، 50).

يقاتلون، فذهب إلى عدم جواز مقاتلتهم⁽³¹⁾. كما أصاب الروم عطش شديد في البحر، ورفض أهل المنستير تزويدهم بالماء "فاستسقوا وأسبلوا شعورهم ودعوا فأمطروا... حتى رروا"⁽³²⁾. ولتمكين البحارة المسلمين وكذلك المرابطين من المياه، حفر أبو الحسن حشيش بن محمد (ت 334 هـ/945م) آباراً سبلها لوجه الله بسلقطة على ساحل البحر⁽³³⁾.

على أن مشكلة قلة المياه العذبة في السفينة كانت قد أثرت منذ عهد الرسول (ص)، وذلك انطلاقاً من أحد الأحاديث النبوية المشهورة. فالماء لا يكفي للشرب، فما بالناس إن تم استعماله للوضوء، فجوز الرسول (ص) الوضوء بماء البحر، لأنه طاهر⁽³⁴⁾. وقد اتفق الجمهور على طهارة ماء البحر، اللهم إن تغير بنجاسة. وقد سئل مالك عن الوضوء من خليج الإسكندرية الذي يتغير لون مائه بمراحيض تصب فيه، فكره ذلك⁽³⁵⁾. وهو دليل على أن مشكلة تلوث البحر قد أثرت على الأقل منذ ذلك العهد. أما أبو الفضل الممسي (ت 333 هـ / 944م)، فقد "كان لا يتوضأ

(31) ابن رشد، البيان، ج 4، ص 167.

(32) المالكي، رياض، ج 1، ص 421، تم ذلك بحضور مكرم المتعبد خلال القرن 3 هـ/9م، انظر مثلاً آخر يخص القرن 5 هـ/11م في مناقب محرز بن خلف لأبي الطاهر الفارسي. تحقيق هادي روجي إدريس، الجزائر، 1969، ص 107.

(33) المالكي، رياض، ج 2، ص 320.

(34) ذكر هذا الحديث مالك - في الموطأ - وأبو داود والنسائي والترمذي وابن ماجه والدارمي. من ناحية أخرى أفادنا ابن رشد أن عبد الله بن وهب (ت 197 هـ/812م) أجاز للماند في البحر أن يتيمم (البيان، ج 1، ص 197).

(35) ابن رشد، البيان، ج 1، ص 134-135. ويعود طرح تلك المسألة إلى ضحالة ذلك الخليج. تؤيد ذلك مسألة الأقيت على عبد الرحمان بن القاسم (ت. 191 هـ / 806 م). فقد سئل عن مركب هناك توقف "في بعض الطريق من قلة الماء" (أكرية السفن، ص 21، النوادر، ج 7، ص 109).

إلا في البحر ويبعد وذلك أنه كان شديدا في وضونه وطهارته" (36). وعند الصلاة كان مالك لا يوسع لصاحب السفينة أن يصلي حيثما كان وجهه، وذلك بخلاف المسافر على الدابة، بل إنه ارتأى أن يدور المصلي إلى القبلة كلما دارت السفينة عن القبلة إن قدر على ذلك. قدم مالك الصلاة على الساحل على الصلاة في السفينة إن أمكن، كما قدم الصلاة على صدر السفينة أفاذا على الصلاة جماعة تحت سقفها ورؤوسهم محنية. نسب علي بن زياد التونسي (ت. 183هـ / 799م) من جهة أخرى إلى مالك القول بإمكانية تقصير الصلاة لمن ركب البحر يوما أو أكثر (37).

كل هذه الأمثلة وغيرها تسمح لنا بأن نخرج باستنتاجين أساسيين. الأول يخص وجود مادة لأحكام فقهية تهم شؤون البحر وتعتمد في بعضها على آراء منسوبة إلى مالك، لكنها مادة مشتتة في بطون كتب الفقه وفي إطار أبواب متباعدة بعضها عن البعض. ومن الممكن أن قلة الدراسات الحديثة في هذا الشأن هي التي جعلت مجيد خدوري يستنتج سكوت "معظم الفقهاء المسلمين عن البحر وشؤونه" (38). على أن كريستوف بيكار - الذي اهتم بدراسة الغرب الإسلامي - أقر وجود قانون بحري وضعه علماء المالكية بالقيروان والمهدية خلال العهدين الأغلب والفاطمي، ورأى أن أهل المغرب الأقصى والأندلس تبناه. إلا أنه

(36) القاضي عياض، المدارك، ج 3، ص 315، كما ذكر المالكي أن زهرة بن معبد التابعي المدني

ذهب إلى صدر المركب ليغتسل "فلزقت رجله فسقط في البحر" (رياض، ج 1، ص 142).

(37) المدونة، ج 1، ص 123-124، الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 176.

(38) خدوري (مجيد)، الحرب، ص 155.

مال إلى إرجاع ذلك القانون إلى جذور شرقية مصرية، تعتمد دورها على القوانين البيزنطية⁽³⁹⁾، وهو رأي ناقشه فيه محمد الشريف⁽⁴⁰⁾.

الاستنتاج الثاني يخص العراقيين التي تعترض راكب البحر عندما يرغب في إقامة بعض الفرائض الدينية لاسيما الصلاة وما يتبعها من وضوء. فهو لا يستطيع القيام بها على الوجه الأكمل. وقد بلغ هذا الأمر حدا جعل البعض يتعلق بحبل السفينة عند الصلاة حتى لا يسقط⁽⁴¹⁾. ومن الممكن أن هذا الجانب مثل أحد العوامل التي دفعت مالكا وعددا من أتباعه إلى عدم التشجيع على ركوب البحر. يؤيد هذا أن ابن رشد برر عدم تحييد الغزو في البحر بتضييع الصلاة، وبصعوبة احترام أوقاتها⁽⁴²⁾.

ولئن تعلق البعض بحبل السفينة عند الصلاة، فإن ذلك يعود أساسا إلى اضطراب السفينة نتيجة لهول البحر.

هول البحر ،

عبرت كتب الفقه عن هذه الظاهرة بأشكال متعددة⁽⁴³⁾. وتعد الرياح من أهم عواملها. فهبوب الرياح يمكن أن يؤدي إلى غرق السفينة أو إلى إدخال تغيير على طريقها أو إلى ابتلال جزء من البضاعة أو

(39) Christophe Picard, La mer, p. 167.

(40) الشريف (محمد)، إصدارات، ص 141، 136.

(41) ابن رشد، البيان، ج 18، ص 473.

(42) نفسه، ج 2، ص 554.

(43) مثلا "تجار أصابهم هول في البحر وارتجاج عظيم" أو "هال البحر عليهم" أو "اشتد البحر" أو "جاء أمر من السماء" أو "أمر من الله" أو "تحرك عليهم الهواء" أو "تغيير بحر".

تلفه⁽⁴⁴⁾. وقد وصلنا صدى هذه المسائل في باب الاكرية وبصفة أدق في الفقرات المخصصة لكراء السفن من كتب الفقه، هذا إلى جانب الكتاب المنسوب إلى محمد بن عمر. وهي تدور حول تحديد مسؤولية رب السفينة في هذه الحوادث.

فقد سنل محمد بن عبدوس (ت 260 هـ / 873 م.) عن قوم اكتروا مركبا من الإسكندرية إلى طرابلس، "فزادت بهم الرياح إلى سوسة"، هل يطالب صاحب الشحنة بالكراء لزيادة المسافة ؟ وهل ينظر إلى غلاء المتاع بسوسة أو رخصه ؟⁽⁴⁵⁾. طرحت أيضا على يحيى بن عمر (ت 289 هـ/ 901 م) مسألة مشابهة مع فارق يتمثل في أن الرياح ردت متسوغية المركب "إلى المكان الذي منه ركبوا". كما سنل عبد الخالق بن شبلون (ت 390 هـ/ 999 م) عن الذين دفعتهم الرياح إلى غير مقصدهم "فأدوا مغرما أكثر من المتعارف". أما ابن أبي زيد فقد سنل عن مركب راس بالمهدية، اشتدت عليه الرياح "فنقر بقاعه قاع البحر" فألقى صاحب

(44) هذا لا يعني أن المسلمين كانوا يجهلون مهاب الرياح وأوقاتها. فقد عرفنا المسعودي (مروج الذهب، تحقيق شارل بالا، بيروت، 1965، ج 1، ص 130) أن لكل من يركب هذا البحر من الناس رياح يعرفونها في أوقات تكون منها مهابها، قد علم ذلك بالعادات وطول التجارب، يتوارثون علم ذلك قولاً وعملاً، ولهم فيها دلائل وعلامات يعملون بها في إبان هيجانه وأحوال ركوده وثورانه، هذا فيما سميناه من البحر الحبشي (المحيط الهندي)، وكذلك الروم والمسلمون سبيلهم في البحر الرومي (البحر الأبيض المتوسط). على أن المسعودي ركز عموماً حديثه عن البحار على البحر الأحمر والمحيط الهندي دون البحر الأبيض المتوسط، وإن اهتم بهذا البحر جزئياً، فقد ركز على الحوض الشرقي منه دون الغربي حيث توجد إفريقية.

(45) أكرية السفن، ص 25، النوادر ج 7، ص 110، الوئشريس، المعيار، ج 8، ص 308.

المركب جزءاً من البضاعة في البحر، فهل يتحمل رب المركب مسؤولية ذلك لوحده ؟ ⁽⁴⁶⁾.

وانطلاقاً من هذه المسألة، نستنتج أن السفن كانت أحياناً تشحن بأكثر من طاقتها، مما يساهم أحياناً في "إتعاها" ⁽⁴⁷⁾ أو في غرقها. وقد وجهت لأبي محمد بن التبان (ت 371هـ / 981م) وأبي سعيد بن أخبي هشام (ت 373هـ / 983م) وابن أبي زيد مسألة أخرى تحوم حول هذا الموضوع ⁽⁴⁸⁾. وكحل لمعالجته، عند اشتداد الريح، يعتمد رب المركب إلى إلقاء جزء من الأمتعة في البحر. وهنا تطرح عدة تساؤلات : هل يصدق رب السفينة في قوله إن كان صاحب الأمتعة غائباً وبالتالي هل يطالب بالبينة ؟ من يتحمل خسائر ما ألقى في البحر؟ ثم ما هي الأمتعة التي يمكن إلقاؤها ؟

ما يستشف من عدد من الفتاوى، أن أصحاب السفن لم يكونوا محل ثقة. لذلك "رأى أهل العلم واستحسنوا أن يضمنونهم" ما نقص من

(46) أكرية السفن، ص 36، النوادر، ج 7، ص 109، 111، البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 171، ج 3، ص 647، 667 (من النص المنشور)، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 299-300، 306، 308، 311-310.

(47) ابن رشد، البيان، ج 3، ص 66، انظر أيضاً أكرية السفن، ص 50.

(48) أكرية السفن، ص 44-45، البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 171 ظ، ج 3، ص 667 (من النص المنشور)، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 307.

الشحنة إن كان طعاما⁽⁴⁹⁾ وبالتالي مطالبتهم بالبيئة. أما إن كانت الشحنة "عروضا" فهم غير ضامين ويقع تصديقهم فيما "يزعمونه"⁽⁵⁰⁾.

لقد اتفق المالكية على اقتسام الخسارة المنجزة عن إلقاء بضاعة في البحر بين أصحاب الشحنة في المركب "بما أنهم يصبحون شركاء في جميع ما رمي وما بقي"⁽⁵¹⁾.

ولئن اختلف قول مالك في موضع تقويم ما طرح من المركب، قال مرة يحدد ثمن ما طرح حسب قيمته في الموضع الذي رمي فيه،

(49) الطعام يعني "ما يتقوت به الناس" من صنف الحبوب كالقمح والشعير والدقيق. أما الثمار والأرز والخل والأشربة الحلال واللبن، فهي "تفكه وليست بقوت". لذلك فهي لا تضمن (أكرية السفن، ص 39-40، النوادر ج 7، ص 105-107، مع الملاحظة أنه توجد بعض الاختلافات بين هذين المصدرين حول تلك التصنيفات). ومن خلال هذه التصنيفات، يمكن أن نخرج بفكرة عن البضائع التي كان المسلمون يتاجرون بها آنذاك عن طريق البحر، بل هناك إشارات عديدة إلى "ماليك للفقنية" (يتخذون للنفس، لا للبيع) و"عبيد التجار" (مجمعولون للتجارة) (أكرية السفن، ص 33، 36، البرزلي، جامع، ج 3، ص 643). انظر أيضا S. D. Goitein, "La Tunisie", art. cité, pp. 570-573.

(50) أكرية السفن، ص 38، 41، 43، الوشرسي، المعيار، ج 8، ص 299. وحول مطالبة صاحب السفينة بالبيئة انظر ج 8، ص 311، البرزلي، مخ. 4851، ج 2، ورقة 171 ظ. والعروض هي المتاع وهي خلاف العين حسب ابن منظور (لسان العرب، ج 4، ص 303 مادة عرض). وسياق ما ورد في نصنا لا يتفق تماما مع هذا المعنى.

(51) أكرية السفن، ص 34، النوادر، ج 7، ص 112، كما قال مالك في الصدد: "يقسم ثمن المتاع الذي طرح على المتاع الذي سلم"، انظر أكرية السفن، ص 32-33، 34، 52. على أن الأمواج تلفظ أحيانا ما كان البحارة ألجوا به عند هياج البحر، ويلتقطه آخرون. فطرحت مسائل في الصدد. وقد رأى مالك إعادة المتاع إلى أصحابه على أن يدفعوا لآلئك أجر إخراجهم من البحر، فحكمه يشبه حكم اللقطة. وفي مسألة مشابهة أقيمت على سحنون، إن رفض صاحب المتاع دفع الأجر للملتقط وعمد هذا الأخير إلى إلقائه ثانية، فإنه ضامن لما ألقاه (ابن رشد، البيان، ج 15، ص 358-359). وحول تصرف أهل الليبار وأهل كلكتا مع ما يلفظه البحر وتأثير ذلك على النشاط التجاري، انظر ابن بطوطة، الرحلة، دار صادر دار بيروت، د.ت. ص 567. أثبت في النوادر (ج 1، ص 645) أيضا مسألة تخص الذي يموت في السفينة، فيلقى في البحر بعد الصلاة عليه، ثم يقذفه البحر على الشاطئ.

وأخرى حسب قيمته في الموضع الذي حمل منه، وأخرى في الموضع الذي يحمل إليه، فإن يحيى بن عمر مال إلى القول بأن ذلك يحدد حسب الموضع الذي حمل منه⁽⁵²⁾.

ولئن اتفق جل المالكية على عدم إدخال "آلة المركب" في شيء من حكم الطرح، فإن الأحناف أدخلوه كما أدخلوا في ذلك عبيد المركب⁽⁵³⁾.

بالنسبة إلى البضاعة الملقاة، أوجب اللخمي أن "الرمي يكون عاجلا للأثقل الأقل ثمنا"، وإن تقاربت الأثمان رمي الأثقل، وهو رأي منطقي. إلا أنه شذ على ما يبدو بالقول بجواز إلقاء البشر في البحر. فقد قال: "إن كانت شحنته رجالا خاصة وافتقروا للتخفيف رموا بالقرعة، والرجال والنساء والعبيد وأهل الذمة في ذلك سواء"⁽⁵⁴⁾. ومن الممكن أن هذا الأمر كان معمولا به في بعض الأحيان على ما ذكر ابن ناجي. فقد هم "خدام سفينة" أن يلقوا "بعض المغاربة" في بحر القلزم وهم في طريق الحج من

(52) بينما يرى محمد بن عبد الحكم (ت. 268 هـ / 882 م) أن ذلك يحدد حسب قيمته في الموضع الذي يحمل إليه (أكرية السفن، ص 31، 34، 36، النوادر، ج 7، ص 112 - 113). اختلف المالكية أيضا في مدى تصديق صاحب البضاعة المطروحة في الثمن الذي اشترى به تلك البضاعة (أكرية السفن، ص 37).

(53) أكرية السفن، ص 36، وقد قال سحنون بإدخال "خدم المركب" في قيمة ما طرح منه. وقد ورد في إحدى الفتاوى المنسوبة إلى أحمد بن محمد بن ميسر (ت. 950/339) والتي تخص هذا الجانب، تعريف غير مباشر بالتركيبية الاجتماعية لراكبي السفينة آنذاك. قال: "وليس على السفينة ولا على خدم المركب ولا على النواتي ولا على الأحرار شيء، وإنما يكون على المتاع ولا نرى على العين شيئا". ويعني بالعين هنا الأموال التي يحملها التاجر معه، بينما يرى ابن القاسم ويحيى بن عمر أن "جميع الأشياء بما تراه به التجارة يدخل في ذلك الذهب والجوهر والورق والطعام والرقيق وجميع الأشياء بما أريد به التجارة" (أكرية السفن، ص 36، النوادر، ج 7، ص 112)، وبعبارة أخرى، فإن الخسارة تقسم بين التجار باعتبار كمية البضاعة المشحونة وباعتبار الأموال المحمولة بهدف التجارة.

(54) البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 171 ظ، مخ 5430، ورقة 284 ظ، ج 3، ص 658 - 659 (من النص المنشور).

مصر إلى جدة، وكان ضمن هؤلاء أبو يوسف الدهماني (ت. 621 هـ/ 1224م) ⁽⁵⁵⁾. وقد رد البرزلي على قول اللخمي قائلا : "إنه لا يرمى آدمي لنجاة غيره، ولو كان ذميا" ⁽⁵⁶⁾.

وعند وصول السفينة إلى الميناء، طرحت مسألة أخرى تخص "تنزيل السلعة من المركب". فقد سئل يحيى بن عمر عن تباطئ صاحب المركب عن "تنزيل السلعة حتى عطب المركب وذهب ما به"، فهل يدفع الكراء أم لا ⁽⁵⁷⁾ ؟ وننهي بمسألة أخرى لكنها تبدو أكثر شمولية وهي : هل أن كراء السفن على البلاغ ؟

ذهب مالك إلى أن كراء السفن يكون على البلاغ، وقد نقل عنه ابن القاسم أن السفينة إذا غرقت ليس لها كراء ⁽⁵⁸⁾، فالمغرق "أمر سماوي". وهو رأي منطقي، إلا أنه لا يعتبر كثيرا مصلحة رب السفينة. أما ابن نافع فهو يربط الكراء بقدر ما سارت السفينة ⁽⁵⁹⁾. وقد تعرض إلى هذه

(55) ابن ناجي، معالم الإيمان، تحقيق محمد ماضور، المكتبة العتيقة، تونس، 1978، ج 3، ص 216، كما أشار مجيد خدوري إلى إمكانية إلقاء الأسارى في البحر إن هال (الحرب، ص 159-160). وفي صورة حرق السفينة من قبل العدو اختلف مالك وربيعة في إمكانية إلقاء السلم بنفسه في البحر، انظر المدونة، ج 3، ص 25، ابن جزى الكلبي، القوانين، ص 145.

(56) البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 171 ظ، مخ 5430، ورقة 284 ظ، ج 3، ص 658 - 659 (من النص المنشور).

(57) نفسه، مخ 4851، ج 2، ورقة 171 و، ج 3، ص 656 (من النص المنشور).

(58) المدونة، ج 11، ص 496.

(59) أكرية السفن، ص 21، النوادر، ج 7، ص 111، الخشن، أصول الفتيا في الفقه، تحقيق عثمان بطيخ وم. المجذوب وم. أبو الأجفان، الدار العربية للكتاب، 1985، ص 148، النشرسي، المعيار، ج 8، ص 300.

المسألة يحيى بن عمر وموسى القطان (ت. 306هـ/918م) وأحمد بن نصر الداودي (ت 402هـ/1011م) وأبو عمران الفاسي⁽⁶⁰⁾.

كيف عالج علماء المالكية الأفارقة هذه المسائل بصفة عامة ؟ هل عرفت إجاباتهم نوعا من الطرافة أم أنهم ظلوا يرددون ما روه عن مالك وأصحابه ؟ ثم كيف عالج زهاد إفريقية هذه المسائل ؟

ثلاثة علماء أفارقة بارزون في مسائل البحر جلبوا انتباهنا خلال القرن 3هـ/9م، وهم سحنون بن سعيد أصيل القيروان وزعيم المدرسة المالكية القيروانية ويحيى بن عمر نزيل سوسة وأخوه محمد⁽⁶¹⁾.

فقد أكد سحنون موقف مالك من البحر وركوبه. إلا أنه اعترض عليه في مسألة تقديم الصلاة على الساحل على الصلاة في السفينة⁽⁶²⁾. استنتجنا لديه ميلا إلى رأي ابن نافع في مسألة الكراء على البلاغ⁽⁶³⁾. كما خالف من جهة أخرى ابن القاسم في مسألة تصديق التاجر في ثمن

(60) البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 167 و، ج 3، ص 651، الوئشريسبي، المعيار، ج 8، ص 297 - 298، وبالنسبة إلى موسى القطان انظر ابن ناجي، معالم، ج 2، ص 337.

(61) يبدو أن مصطفى أنور طاهر قد بالغ عند حديثه عن نسبة محمد بن عمر الشرقية، كما بالغ عند جزمه في القول بأن ابن عمر استعان في تأليف كتابه بعلماء مصر من المالكية (تقديم أكرية السفن، ص 9 - 11). لم يخل استنتاجه أيضا من مبالغة عندما ألح على انتقال البراذعي ؟ لكتاب أكرية السفن. فالتعقيب على الكتب وتذييلها أمر شائع في تلك العهود إلى حد أنه يصعب أحيانا تحديد نسبة الكتاب. من جهته نسب كريستوف بيكار ذلك الكتاب إلى ابن أبي فراس رغم إقراره باعتماد هذا الأخير على كتاب محمد بن عمر la mer, pp.128, 165, 167, 215.

(62) المدونة، ج 1، ص 123.

(63) المدونة، ج 11، ص 497، أكرية السفن، ص 26، البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 167 و. أما محمد بن عمر وابن أبي زيد فقد قدما رأي مالك (أكرية السفن، ص 25، 27، 28).

بضاعته التي ألقيت في البحر، إذ لم يوجب يمينه ⁽⁶⁴⁾. سألته من جهة أخرى قاضي طرابلس حول مركب خرج من الإسكندرية إلى طرابلس فعطب ببرقة ⁽⁶⁵⁾.

فقد غمر سحنون بشخصيته القوية المدرسة المالكية القيروانية، خلال النصف الأول من القرن 3هـ/9م : فكانت له مواقف حتى في مسائل البحر. لم لا إذا علمنا أنه كانت لهذا الإمام مساهمة كبيرة في تركيز المذهب المالكي بالغرب الإسلامي وفي نشره به ؟

إلا أن الكفة ما لبثت أن رجحت لفائدة مدينة سوسة خلال النصف الثاني من القرن 3هـ/9م، ممثلة في شخصي يحيى بن عمر وأخيه محمد. لم لا إذا ذكرنا بأن هذه المدينة هي ذات موقع ساحلي، وأنها حظيت بعناية خاصة لدى الأغلبية ؟

فبالى محمد بن عمر نسب القاضي عياض كتاب أكرية السفن ⁽⁶⁶⁾. ومن خلال هذا الكتاب نلاحظ حضورا لشخصية محمد بن عمر في بعض المسائل التي وردت فيه. من جهة أخرى لم تخل فتاوى يحيى بن عمر في هذا المنحى من طرافة. فقد أيد مالكا في مسألة كراء السفن على البلاغ وأدخل عليها تدقيقين : الأول يخص وجوب إفراغ الحمولة في

(64) البرزلي، مخ 4851، ج2، ورقة 167 ظ، كما قضى سحنون ببيع مركب بين شريكين اختلفا في استعماله، كآخر حل (أكرية السفن، ص 45، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 308). وقد كانت مثل هذه الخلافات بين الشركاء في السفن كثيرة التواتر في كتب الفقه. فقد طرحت مثلا على محمد بن سحنون (ت 256 هـ/870 م) (البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 168 و). وابن أبي زيد، وأبي الحسن القباسي (ت 403 هـ/1012 م) وأبي عبد الله المازري (ت 536 هـ/1141 م) (أكرية السفن، ص 45، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 305-306، 312-313، ج 9، ص 117).

(65) أكرية السفن، ص 30، النوادر، ج 7، ص 114.

(66) وليس الجندي فحسب (مقدمة أكرية السفن، ص 10).

البر، والثاني ربطه بنوعية الاتفاق المبرم بين رب السفينة والتاجر. فإن كان "الكراء مع الريف" ⁽⁶⁷⁾ يعني يكون السفر عن طريق الساحلة، مثل الكراء من إفريقية إلى مصر، "فلساحب المركب من الكراء ما جرى من المسافة"، وإن كان "الكراء على البحر مثل الكراء إلى صقلية والأندلس" وردتهم الريح فلا كراء لصاحب المركب ⁽⁶⁸⁾. أجاب بطرافة أيضا في مسألة تخص ابتلال الطعام بماء البحر ⁽⁶⁹⁾. فإذا ابتل في المركب بعض المتاع والطعام، فنقص من ثمنه قوم صحيحا وقوم مبلولا، فإن كان نقص نصف قيمته طرح عن صاحبه من الكراء نصفه وكذلك فيما قل أو كثر ⁽⁷⁰⁾.

إلا أننا لاحظنا في إحدى الفتاوى أن يحيى بن عمر توجه بسؤال إلى أحمد بن ميسر (ت. 339هـ/950م)، أحد علماء المالكية بالإسكندرية، يخص إلقاء جزء من البضاعة في البحر عند هوله ⁽⁷¹⁾. ألا يمثل هذا تجاوزا لمدينتي القيروان والفسطاط القاريتين؟ ألا يعني هذا أن علماء المدن الساحلية قد تخصصوا في مسائل البحر وتبرزوا فيها، فسجلوا تفوقا في هذا الشأن على علماء المدن الداخلية؟ ليس من الغريب أن يكون ذلك.

لكن استنجد يحيى بن عمر بأحد علماء الإسكندرية له دلالة أخرى. فهو يذكرنا بارتباط المدرسة المالكية الإفريقية بالمدرسة المالكية المصرية. هذا الارتباط يمكن أن نستخلصه من خلال فتاوى أخرى. فعندما سأل

(67) يعني الريف هنا ساحل البحر (R. Dozy, Supplément aux dictionnaires arabes, Beyrouth, 1981, T. I, p. 575, art. rayafa).

(68) أكرية السفن، ص 28، النوادر، ج 7، ص 111-112، البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 167 و، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 306.

(69) أكرية السفن، ص 41، البرزلي، مخ 4851، ج 2 ورقة 171 و، مخ 5430، ورقة 284 و.

(70) أكرية السفن، ص 41، النوادر، ج 7، ص 111-112.

(71) إلونشريسي، المعيار، ج 8، ص 311.

الأمير إبراهيم بن أحمد (261-289هـ/875-902م) موسى القطان عن مركب له عطب، هل أن الكراء على البلاغ، اكتفى موسى بسرد رأي ابن القاسم ورأي ابن نافع لا غير دون ترجيح لأحدهما، مما أثار حفيظة ابن ناجي⁽⁷²⁾. نفس الملاحظة تقريبا بالنسبة إلى ابن أخي هشام عندما سئل عن سفينة رمي منها متاع لهول البحر، فاقصر على سرد قول ابن القاسم وقول أشهب⁽⁷³⁾.

ولئن ظهر لنا ابن أخي هشام، من خلال هذه الفتوى، مجرد ناقل لآراء المصريين، فهذا لم يمنعه من الإجابة بشيء من الطرافة في فتاوى أخرى، مثله في ذلك مثل ابن أبي زيد وأبي الحسن القابسي⁽⁷⁴⁾، وهو دليل على أن المدرسة المالكية القيروانية استطاعت في العهد الزييري أن تتدارك "التأخر" الذي سجلته أمام علماء مدينة سوسة في العهد الأغلبي.

ولتخريج الأحكام، اعتمد المالكية على ما روه عن مالك وأصحابه، كما توسعوا في الاحتكام إلى العرف والعادة، وفي استعمال القياس.

أهمية العرف والقياس لدى علماء المالكية في مواجهة المسائل المطروحة عليهم حول البحر وشؤونه :

لئن صدقنا دي بلانهور، لم يكن للبربر بشمال إفريقيا أي اهتمام بالبحر، فقد كانوا يعانون من قصور عام وجوهري في النشاط البحري، فهم يخافون ركوب البحر بناء على اعتقادهم بأن جنونا وأغوالا تسكنه

(72) ابن ناجي، معالم، ج 2، ص 337.

(73) أكرية السفن، ص 43، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 309.

(74) انظر مثلاً فتوى ابن أبي زيد حول الاختلاف في صفة الشاع الملقى في البحر

(الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 299، 306)، وفتوى ابن أخي هشام حول ابتلال الطعام بماء

البحر (أكرية السفن، ص 42 - 43، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 308 - 309)، انظر مثلاً

آخر يخص ابن أخي هشام (أكرية السفن، ص 25 - 26).

وتأكل من يركبه، لذلك كانت حضارتهم برية بالأساس. وحتى الفينيقيين والرومان والبيزنطيين الذين عايشوا البربر لم يؤثر في موقف هؤلاء من البحر، ولم يسهموا في تكوين أعراف وعادات بحرية لديهم⁽⁷⁵⁾.

إلا أن فتاوى فقهاء المالكية بالمغرب لا تؤيد هذا الرأي؛ فهي تشير إلى وجود أعراف بحرية لدى أهله. وقد ورد في كتاب أكرية السفن، في إطار مسألة تخص أجره النواتية أن "العرف عندنا يقوم مقام الشرط وأكثر منه"⁽⁷⁶⁾. وعندما سئل "بعض القرويين" عن "تنزيل السلعة من المركب عند بلوغ السفن، هل هو على النوتي كالوسق أو على التجار؟" أجاب بما يلي: "والعادة أنه على التجار أجره لوصول متاعهم للمركب وخروجه"، كما أجاب بإمكانية استعمال "عرف أرباب المراكب" في هذا الشأن⁽⁷⁷⁾.

(75) Xavier de Planhol, L'Islam, pp. 150, 152, 157. ويرى هذا الباحث أيضا أن البربر لم يفتحوا على البحر إلا إثر اتصالهم بالاندلسيين، هؤلاء الذين ورثوا التقاليد والأعراف البحرية القديمة بالاندلس، ولقنوها للبربر عند استقرارهم بسواحل شمال إفريقيا. فالذين كانوا ينتمون إلى الديانة المسيحية والمسيحيون عموما هم الأدرى بشؤون البحر، وهم الذين ساعدوا المسلمين في ركوبه (نفس المرجع، ص 159 - 157، وانظر مقاله المذكور، ص 310 - 311). مثل هذه الآراء وغيرها (انظر أعلاه هامش عدد 25) لم نلاحظها مثلاً في كتاب كريستوف بيبكار، وهي ترجع بنا إلى نظرية هنري بيران حول الحضارة الإسلامية في كتابه Mohamet et Charlemagne, Paris-Bruelles, 1937, 4è éd. وقد رد عليه موريس لومبار في كتابه: الإسلام في مجده الأول من القرن 2 إلى القرن 5 هـ (8 - 11م)، ترجمة وتعليق إسماعيل العربي، المغرب، 1990/1411، ط. 3.

(76) أكرية السفن، ص 15.

(77) البرزلي، مخ 4851، ج 2، ورقة 168 وما يليها، الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 301. وردت في نفس الموضوع عبارة "برطيل"، وهي تعني حسب السياق سلفة يقطعها النوتي من أجرته قبل أن يتم عمله (انظر أيضا النوادر، ج 10، ص 312) وهو تفسير لم يرد في لسان العرب لابن منظور ولا في تكملة المعاجم العربية لدوزي. أما كزمركي فقد فسر برطيل بهدية تقدم للقاضي للتأثير عليه (قاموس، ج 1، ص 112).

ورغم هذا، يبدو أن استعمال القياس في كتب الفقه كان أكثر تواترا فيما يخص شؤون البحر. فقد استعمله مالك وتلاميذه من المصريين وتوسع فيه علماء المالكية الأفارقة. فالركب يقاس على الدابة مثلا في المسائل التي تخص كراءهما⁽⁷⁸⁾. قاس المالكية أيضا شهادة التجار بعضهم لبعض على دفع الكراء لصاحب السفينة فأرجعتهم الرياح، على شهادة من يقطع عليهم الطريق فيشهد بعضهم لبعض⁽⁷⁹⁾. كما قاس سحنون سؤال قاضي طرابلس حول السفينة التي عطبت في الطريق على "مسألة مالك في الجعل في البئر لما حفر بعضه وتركه"⁽⁸⁰⁾.

إلا أن التوغل في القياس يؤدي أحيانا إلى الشذوذ، مما يوجب إدخال شيء من المرونة عليه، فيفضي ذلك إلى ما يقابل الاستحسان. فمالك مثلا يميز بين الدابة والسفينة في مسألة الضمان عند نقل البضاعة. فالدابة يذعرها راكبها أو غيره، بينما السفينة "لا يذعرها من عليها ولا يذعرها شيء، ولكن الريح تغلب عليها"⁽⁸¹⁾. وعندما ذهب ابن نافع إلى أن قيمة كراء السفينة تكون بقدر المسافة المقطوعة دون اعتبار للبلاغ، فقد جعل "حكم السفينة حكم البر"⁽⁸²⁾، وهو قياس رفضه مالك ومثل عنصر

(78) المدونة، ج 11، ص 491، 497.

(79) أكرية السفن، ص 30، انظر مثالا آخر مشابها ص 20.

(80) أكرية السفن، ص 30، النوادر، ج 7، ص 114، انظر مثالا آخر ذكره مجيد خدوري، الحرب، ص 157.

(81) المدونة، ج 11، ص 493، انظر كذلك ج 16، ص 446، وأيضا أكرية السفن (ص 15) حيث ذكر سحنون، في إطار حديثه عن أجره الصانع والنوتي، أنه "لو قبلت أكثر الإجازات على القياس لبطلت".

(82) الحشني، أصول الفتيا، ص 148.

اختلاف بين علماء إفريقية⁽⁸³⁾. وعندما جعل يحيى بن عمر تسمية البلد كتسمية الأجل في بيع السلم، عارضه فضل بن سلمة (ت319هـ/931م). بوجوب التمييز بين الطريق البرية والطريق البحرية "لأن المسير على البحر لا أجل له يعرف" بخلاف المسير في البر⁽⁸⁴⁾. يؤيد هذا ما ذكره أبو عمران في إحدى فتاويه من أن البحر كثير القلب "وكثيرا ما يجري فيه العدول عن الطريق"⁽⁸⁵⁾.

إلا أن أطرف مثال لقياس، قدمه أبو الحسن القابسي. فقد سئل عن تعدي تجار المنستير الذين يشترون كل الأسماك من الصيادين ليتاجروا بها في مدن أخرى، ولا يبقى للمرابطين منها شيء، فهل لهم أن يمنعوا من ذلك؟ فكان من جملة ما أجاب به "ما التصيد عندي في بحرها إلا كالاحتشاش والاحتطاب من شعارها لا يسع منه الانتفاع لغير من بها، إلا بما لا ضرر عليهم فيه ولا منفعة لهم في تركه"⁽⁸⁶⁾. بعبارة أخرى

(83) إيد أحمد بن نصر الداودي (ت. 402هـ/1011م) رأي يحيى بن عمر في مسألة كراء السفن على البلاغ، بينما أيد أبو عمران الفاسي رأي سحنون (الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 297 - 298، انظر أيضا النوادر، ج 7، ص 111).

(84) انظر الهامش عدد 1 من المدونة، ج 9، ص 97.

(85) الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 304.

(86) نفسه، ج 2، ص 5-6.

أن بحر المنستير هو حبس على المرابطين بها ⁽⁸⁷⁾ مثل الغابات المحبسة عليهم.

ويختلف المرابطون عن الفقهاء في بعض الجوانب. فأولئك يميلون إلى التفرغ للعبادة، والانقباض عن الناس والزهد في شؤون الدنيا، بينما يحاول الفقهاء عموما التوفيق بين دينهم ودنياهم.

إن صح هذا كيف واجه المرابطون أو الزهاد، بصفة أعم، المسائل المتعلقة بالبحر ؟

الزهاد وشؤون البحر :

البحر هو مجمع الأساطير حاكها الإنسان نتيجة لعجزه عن السيطرة على ظواهره العنيدة. وقد استهدفت تلك الأساطير اكتشاف

(87) إذا علمنا أن عددا كبيرا من الرباطات يتخلل الساحل الشرقي من إفريقية، فهذا يعني أن البحار كانت حبسا على المرابطين بها، وبالتالي غياب مصطلح "المياه الإقليمية" بمفهومه الحديث. سنل من ناحية أخرى أشهب بن عبد العزيز (ت. 204هـ/819م) "هل للبحر حريم ؟" فقال : "لا أرى للبحر حرما". كما سنل سحنون عن التجار الروم الذين "نزلوا بأمان" بدار الإسلام "ثم ركبوا البحر راجعين متى يحلون فيه ؟ فقال : لا يحلون أبدا حتى يصيروا من البحر إلى الموضع الذين يأمنون فيه من عدوهم... فقال له بعض أهل الغزو والمعرفة بالبحر : إنهم اليوم لا يأمنون حتى يبلغوا بلادهم ويخرجوا من البحر لأن مراكب المسلمين قد كثرت عليهم" (ابن رشد، البيان، ج 3، ص 60-61). فما يقابل "المياه الإقليمية" الإفريقية، في هذه الفتوى يمتد إلى سواحل أوربا، بما أن المسلمين كانوا مسيطرين على الخوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط خلال القرن 3 هـ/9م. إلا أن هذا التحديد يفقد معناه - على الأقل جزئيا - انطلاقا من حادثة تاريخية أخرى. فعندما هاجم الروم قصر الطوب، واجههم المسلمون بمعية محمد بن سحنون، وهزمهم مكتفين في ذلك بإدخالهم في البحر (المالكي، رياض، ج 1، ص 446-447). واعتمادا على ما ذكره أحمد عطية، فمن إنجازات أحمد بن ماجد (ت بعد 904هـ/1498م) العلمية الصحيحة، تحديده المياه الإقليمية بأنها تنتهي مع اختفاء آخر ملامح الساحل وخروج السفينة إلى عرض البحر (أدب البحر، ص 97). على أن سلطات الحماية الفرنسية بتونس أصدرت سنة 1904 منشورا أوضحت فيه أن عرض المياه الإقليمية لا يتجاوز ثلاثة أميال (3م). مرسى، تونس وقانون البحار قديما وحديثا، تونس، 1992، ص 157).

الطبيعة البحرية وتفسيرها واستغلالها لصالح الإنسان وفتح آفاق جديدة أمامه⁽⁸⁸⁾.

فنتيجة لسوء فهمهم لظاهرة الزوبعة في البحر، توهم الأوائل - بما في ذلك المسلمون - أنها تنين عظيم⁽⁸⁹⁾. سمع مالك يحكي أن الأرض على حوت، فيما "زعم" زيد بن أسلم⁽⁹⁰⁾، كما سمع مالك يحكي أن الحوت يدخل في جملة ما يبادر أهل الجنة بأكله⁽⁹¹⁾. وقد أبدى ابن رشد تشككه في صحة هاتين الحكايتين. ولا ندري هل كان علماء المالكية الأفارقة يأخذون بمثل تلك الحكايات. وما نستنتج من خلال فتاويهم في شؤون البحر أنهم كانوا يميلون إلى نوع من "العقلانية"، إذ قدموا حلولاً عملية-قانونية للمسائل الجزئية التي طرحت عليهم.

أما زهاد إفريقية، لاسيما المرابطون منهم، فقد حاولوا تناول المسائل الخاصة بشؤون البحر بطريقة مغايرة. فهم لم يهتموا مثلاً بالخوض في مسألة كراء السفن هل أنه على البلاغ؟ أو هل يصدق رب السفينة فيما ألقاه في البحر؟ بل إنهم حاولوا الاهتمام بعزل تلك المسائل. فقد رغبوا في تمكين البحارة من السيطرة على البحر وظواهره، وهذا يعني أن حلولهم طمحت إلى أن تكون أكثر شمولية وربما أكثر جذرية في نظرهم.

فقد عاجلوا مشكلة العطش في البحر بكرامات تمثلت في تحويل الماء المالح إلى ماء عذب صالح للشراب. وقد كان محمود أخ ربيع

(88) عطية (أحمد)، أدب البحر، ص 6.

(89) السعودي، مروج، ج 1، ص 143-144.

(90) ابن رشد، البيان، ج 18، ص 395-396، تعزى هذه الرواية أيضاً إلى ابن عباس (السعودي، مروج، ج 1، ص 31).

(91) ابن رشد، البيان، ج 17، ص 410، حكى مالك أيضاً أنه بلغه "أن عيسى بن مريم كان يمشي على الماء" (نفسه، ج 18، ص 373).

القطان يغرف "بيديه جميعاً" من ماء البحر فيشرب ويسقي رفيقه حتى يرتوي. إلا أن هذا الأخير عندما غرف بيديه، وجد الماء مالحاً، فألقاه من فمه ⁽⁹²⁾.

ولئن تناولت كتب الفقه المسائل الخاصة بالحوث من الناحية الفقهية المحضة، مثل حلية أكل ما يقع اصطياده بالسيكران ⁽⁹³⁾، فإن كتب طبقات علماء المالكية تخبرنا أن الزهاد كانوا يصطادون الحوت بطرق أخرى. ولئن مكننا موسى القطان من تدقيقات تخص حوتا في بطن حوت ⁽⁹⁴⁾، فإن الزهاد كانوا ينظرون إلى الحوت من زاوية أخرى. فعندما اشتهد امرأة حامل حوتا، خرج إلى البحر عمرون الأسود المتعبد بحصن الحامة بالوطن القبلي، وفي يديه سمارتين، "فأقبل إليه من الحيتان ما لا يوصف، فتناول منها حوتا" وجعله في سمارة، وتناول آخر أيضاً، ثم قدمهما إلى زوج الحامل ⁽⁹⁵⁾. ويعد هذا من الكرامات. والأطرف من ذلك أن أبا الفضل الغدامسي (ت. 349هـ/960م) المتعبد بالمنستير كان يرى "أن الحوت في البحر مكتوب على ظهره أنه من رزق فلان"، ذكر ذلك عندما غضب على رجل ضرب قطا سرق له حوتا ⁽⁹⁶⁾.

(92) المالكي، رياض، ج 2، ص 347. لهذه الظاهرة جذور تعود إلى عهد التابعين. فقد ذكر المالكي (ج 1، ص 142) أن زهرة بن معبد التابعي المدني سقط من السفينة في البحر "فوجد ماء عذبا".

(93) ابن رشد، البيان، ج 3، ص 277 - 278، 303، نشير هنا إلى أننا سنعود إلى مسائل الحوت في مقال مستقل.

(94) محمد الطالبي (محقق)، تراجم أغلبية مستخرجة من مدارك القاضي عياض، تونس، 1968 ص 364، ابن ناجي، معالم، ج 2، ص 336 - 338.

(95) عمرون الأسود هو من زهاد النصف الثاني من القرن 3 هـ/9م (المالكي، رياض، ج 2، ص 382 - 383).

(96) نفسه، ج 2، ص 442 - 443.

الا يذكر هذا الرأي بمبدأ التوكل لدى الصوفية؟ ألا يمثل التصديق بالكرامات (97) وخاصة مباشرتها، أحد المبادئ الإيمانية الأساسية في التصوف؟ كل هذا يعني أن الزهاد واجهوا بعض ظواهر البحر بطريقة صوفية.

هل خرجت سبل مواجهتهم لأهوال البحر عن تلك الطريقة؟

اعتمادا على الآية التالية "والفلك تجري في البحر بأمره" (98) يتصرف الله في مصير المراكب في البحر. وحتى لا تغرق السفن وجب على راكبيها استرضاء الله، مثلا بقراءة بعض السور. وقد روى محمد بن بسطام بن رجاء الضبي (ت. 313هـ/925م) المتعبد بمدينة سوسة "أن من قرأ سورة لقمان أمن الغرق بإذن الله" (99).

ولبلوغ نفس الهدف، حفظ الزهاد أدعية وأحزابا يقرأونها راكب البحر، نذكر من أشهرها حزب البحر المنسوب إلى أبي الحسن الشاذلي (ت. 656هـ/1258م). فمن جملة ما جاء فيه "يا الله يا علي... فثبتنا وانصرنا وسخر لنا هذا البحر، كما سخرت البحر لموسى عليه السلام، وسخرت النار لإبراهيم عليه السلام... وهب لنا ريحا طيبة كما هي في علمك، وانشرها علينا من خزائن رحمتك... واطمس على وجوه أعدائنا وامسخهم على مكانتهم، فلا يستطيعون المضي والمجيء إلينا..." (100). فالرياح والقرصنة هما الشغل الشاغل بالنسبة إلى راكب البحر آنذاك (101).

(97) انظر مثلا آخر من تلك الكرامات ذكره القاضي عياض (المدارك، ج 3، ص 371).

(98) سورة الحج آية 66، وقد ورد هذا المعنى في آيات أخرى مثل الآية 32 من سورة إبراهيم.

(99) المالكي، رياض، ج 2، ص 181.

(100) ابن بطوطة، الرحلة، ص 26.

(101) عبر أصبغ بن الفرج (ت. 225 هـ / 839م) المصري عن تلك الظاهرتين بما يلي: "خوف لصوص أو روم أو تغيير بحر" (أكرية السفن، ص 22، انظر أيضا النوادر، ج 7، ص 110).

وعندما طلب ركاب السفينة - وهم في طريق العودة من الحج - من اسماعيل بن رباح الجزري أن يدعو الله إثر "تحرّك الهواء" عليهم، قال لهم : "قد قضيتم حجكم فما الذي تريدون ؟"، "وأخذ مصحفه فجعله في عنقه، ثم غطى رأسه بكسائه ثم غرقت بهم المركب" (102).

طريقة أخرى لمواجهة العواصف في البحر، لها ارتباط بأحد أشهر زهاد مدينة تونس، وهو محرز بن خلف (ت. 413هـ/1022م). فقد ذكر ياقوت الحموي أن "بتونس قبر المؤدب محرز يقسم به أهل المراكب إذا جاش عليهم البحر يحملون من تراب قبره معهم وينذرون له" (103). ويزيدنا أبو حامد الأندلسي الغرناطي (ت. 565هـ/1169م) في هذا الشأن توضيحا، فيقول إن البحارة كانوا يلقون ذلك التراب في البحر ويدعون الله فيسكن البحر. بل إن أبا حامد يذهب إلى أبعد من ذلك. فقد سقط في البحر متاع فيه شيء من ذلك التراب، والسفينة تجري بسرعة "كالطائر"، فوجدوه بعد ذلك "ملفوفاً على رجل السفينة". فقال الناس : "هذا ببركة تراب قبر الزاهد محرز رحمه الله" (104).

(102) المالكي، رياض، ج 1، ص 334. من جهة أخرى وردت إشارة لدى البرزلي (مخ. رقم 12792، ورقة 184و) تتحدث عن سفر الم سلمين في مراكب الروم "للحج والتجر". انظر أيضا كريستوف بيكار في كتابه المذكور، ص 175.

(103) ياقوت الحموي، معجم البلدان، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية، بيروت، 1990، ط 1، ج 2، ص 72، وقد عايش ابن بطوطة مثل هذه الوضعية في إحدى رحلاته. فعندما هاج البحر نذر التجار "الصدقات الكثيرة" فكتبها "لهم في زمام" بخطه، لذلك "سكنت الريح بعض سكون" (ابن بطوطة، الرحلة، ص 646). وبفضل ظاهرة النذر، نمت احباس بعض الزوايا، انظر مقالنا "الاحباس بإفريقية وعلماء المالكية إلى منتصف القرن 6هـ/12م"، الكراسات التونسية، عدد 174 الثلاثية الثالثة لسنة 1996، ص 77-121.

(104) أبو حامد الأندلسي الغرناطي، تحفة الألباب ونخبة الإعجاب، تحقيق إسماعيل العربي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989، ص 143.

عرفنا ابن ناجي أيضا بكرامة أخرى نسبها إلى أبي يوسف الدهماني. فعندما هال بحر القلزم وعزم "خدام السفينة" على إلقاء بعض المغاربة ليسلم "طعام السلطان"، تدخل أبو يوسف وأمر بإلقاء جزء من الطعام على أن يتحمل تعويض ذلك، ففعلوا. وعند وصولهم إلى جدة، وجدوا أن الطعام لم ينقص منه شيئا (105).

وانطلاقا من هذا نستنتج أن الحلول التي قدمها الزهاد لمواجهة هول البحر، لا تختلف كثيرا عن الطريقة التي واجهوا بها ظواهر صيد الأسماك وقلة المياه الصالحة للشرب في البحر وغيرها. فهي في جلها تدور في فلك الفكر الصوفي "الشعبي" الذي هرب تماما من الواقع، ونسج أساطير تسلي الإنسان الذي وجد نفسه عاجزا أمام ظواهر البحر العنيدة (106).

خاتمة :

ظهر الفقه المالكي في وسط قاري صحراوي، لذلك كانت عناية مالك بن أنس بالبحر وشؤونه محدودة جدا في الموطأ. إلا أن المسائل الكثيرة التي طرحها عليه تلاميذه والتي دونوها في كتب الفقه، مكنتنا من التعرف على موقف مالك من البحر وشؤونه. فهو موقف مبني على الخوف المفرط من ركوبه، وهو تكريس لنظرة عرب الشمال إلى البحر التي كان يمثلها عمر بن الخطاب أحسن تمثيل. مكنتنا تلك المسائل أيضا

(105) ابن ناجي، معالم، ج 3، ص 217.

(106) للتحكم في تلك الظواهر عمدت بعض الشعوب إلى السحر والشعوذة. فقد ذكر ماركوبولو أن لاهل جزيرة سقطرى تعاوذا سحرية كفيفة بتحويل الرياح المواتية إلى ريح عاصفة تجبر القرصان على العودة إلى جزيرتهم (أحمد عطية، أدب البحر، ص 177). نفس الظاهرة لاحظها ابن بطوطة لدى سكان بلاد البرهنگار بجنوب شرقي آسيا. فمن رفض دفع ضريبة للملك "صنعوا له سحرا يهيج به البحر فيهلك أو يقارب الهلاك" (ابن بطوطة، الرحلة، ص 616). وانطلاقا من هذا نستنتج أن السحر يعقد لإخلاق الضرر براكبي البحر، بينما تأتي التعاويذ والأحزاب التي يحفظها الزهاد لمساعدة أولئك.

من مناقشة تلك الفكرة التي مفادها أن الفقه الإسلامي لم يهتم بمسائل البحر. فهذه الفكرة هي وليدة تشتت المادة في بطون كتب الفقه، ووليدة قلة الدراسات الحديثة في هذا الشأن⁽¹⁰⁷⁾.

وبحكم انتمائهم إلى مناطق ساحلية، توسعت عناية تلاميذ مالك بشؤون البحر لاسيما المصريين منهم. وعلى هؤلاء تتلمذ سحنون مباشرة. ولئن أثرت عن سحنون بعض الآراء التي لا تخلو أحيانا من طرافة فيما يخص البحر، فإن إشعاع المدرسة المالكية القيروانية في مسائل البحر خلال النصف الأول من القرن 3هـ/9م ظل - على ما يبدو - محدودا نتيجة لسببين رئيسيين. السبب الأول يخص موقع القيروان القاري، والسبب الثاني يخص سيطرة المذهب الحنفي آنذاك بإفريقية. وقد رأينا أن لأحناف إفريقية موقفا من البحر مغايرا لما هو عليه لدى المالكية. فهم يشجعون على ركوب البحر وعلى الخوض في غماره. وهذا يعني أن عامل الانتماء المذهبي قد قام بدور في تحديد الموقف من البحر؛ كما كان قد لعب في ذلك عامل الانتماء القبلي-الجغرافي نعني عرب الجنوب وعرب الشمال. والراجح أن العناصر العربية التي دخلت إلى إفريقية، وكانت تنتمي إلى عرب الجنوب، كانت لها مساهمة لا يستهان بها في المغامرات البحرية التي خاضها المسلمون في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط. وللتدليل على ذلك نكتفي بالإشارة إلى أن مؤسس أول بحرية إسلامية بالمغرب يمني الأصل وهو حسان بن النعمان الغساني.

(107) عالج مالك حتى مسألة السرقة في السفينة وجعل لها حكما خاصا (النوادر، ج 14، ص 406، ابن رشد، البيان، ج 16 ص 239)، كما عالج مسألة ذبح الشاة في السفينة (ابن رشد، البيان، ج 3، ص 269، 285)، انظر أيضا المعيار (ج 8، ص 64) حيث أثرت مسألة الشاة التي تحمل في السفينة المكتراة فتلد. وحضور مالك في التشريعات المهمة بالبحر لا يؤيد رأي كريستوف بيكار القائل بأن القوانين البحرية في الشرق تعتمد على القانون البيزنطي، لا سيما إذا ذكرنا أن هذا الإمام لم يكن له اطلاع على هذا القانون. فهو لم يخرج من الحجاز.

وإذا أضفنا إلى هذا أن للأفارقة تقاليدا في ركوب البحر، يمكن أن نجد تفسيراً لكثرة المسائل التي طرحت على علماء المالكية فيما يخص شؤون البحر.

ولئن تمكن علماء مدينة سوسة، لاسيما يحيى بن عمر وأخوه محمد، من أن يفرضوا وجودهم في هذا النوع من المسائل خلال النصف الثاني من القرن 3هـ/9م بحكم موقع سوسة الساحلي، فإن المدرسة القيروانية سرعان ما استعادت نشاطها خلال العهد الزييري، في فترة تراجع خلالها نشاط إفريقية البحري. وقد مثل هذه المدرسة ثلّة من العلماء المتبرزين مثل ابن أبي زيد وابن أخي هشام وابن شبلون والقباسي. أما اللخمي والمازري⁽¹⁰⁸⁾ فقد سطع نجمهما بعد منتصف القرن 5هـ/11م، أي بعد هجرة بني هلال، وكلاهما ينتمي إلى مدن ساحلية؛ لم لا وقد تعرضت القيروان آنذاك للتخريب؟

بدا بعض علماء المالكية الأفارقة من خلال بعض الفتاوى، مجرد مرددين لأقوال مالك وأصحابه. ويظهر أن مثال موسى القطان يؤيد ذلك. إلا أن هذا لم يمنعهم من الإجابة أحيانا بطرافة عن بعض المسائل، مثل يحيى بن عمر في مسألة كراء السفن على البلاغ وابن أبي زيد في

(108) للمازري فتاوى أخرى تخص البحر وشؤونه، انظر "فتاوى المازري"، جمع وتحقيق الطاهر العموري، تونس، 1994، ص 238، 284 - 286. حضور هذين العالمين في المسائل البحرية، وحضور الجيل الذي سبقهما أي العلماء الذين عاصروا العهد الزييري، يمكننا من مناقشة كريستوف بيكار من جانب آخر. فقد قصر إسهام المالكية في وضع قانون بحري على الذين عاصروا العهدين الأغلبي والفاطمي لا غير (انظر أعلاه الهامش عدد 39).

مسألة "الصلح"، وابن أخي هشام مثلاً في مسألة ابتلال الطعام بسبب تسرب الماء من أسفل السفينة. فقد حمل هذا الأخير صاحب السفينة المسؤولية إن أساء "قلقطة" ⁽¹⁰⁹⁾ سفينته ⁽¹¹⁰⁾.

(109) وردت هذه الكلمة في أكرية السفن (ص 43) "ملقطة" وهي عبارة لعللاقة لها بالسياق. أنت تلك الكلمة في إطار الجملة التالية "فإن كان الذي فيها أمراً بينا لا يشك فيه أنها إذا تعمل الماء كسر ملقطة" ؟ بينما وردت تلك الجملة لدى الونشريسي (المعيار، ج 8، ص 309) هكذا "فإن كان الذي بها أمراً بينا لا شك فيه أنها بعمل الماء لسوء قلقطته". والقلقطة تعني تقيير السفينة أو طلي أخشابها بالزفت حتى يمنع الماء أن يدخل (انظر دوزي، تكملة، ج 2، ص 405 مادة قلقط). هذا مثال عن الأخطاء التي تخص تحقيق كتاب أكرية السفن، ونرى أنه من الأولى إعادة تحقيقه. وحول استعمال الزفت لدى المسلمين، انظر يحيى بن عمر، أحكام السوق، تحقيق حسن حسني عبد الوهاب، مراجعة فرحات الدشراوي، تونس، 1975، ص 60، انظر أيضاً كريستوف بيكار في كتابه المذكور، ص 113.

(110) الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 308-309. والملاحظ أن هذه الفتاوى لم تتمكن عموماً من أخبار تاريخية تخص نوعية السفن أو تخص تقنياتها، هذا إذا استثنينا بعض الأخبار التي تهم الأدوات المستعملة فيها أو "آلة المركب". ومن بين تلك الأدوات نذكر: حبال المركب التي تم التعبير عنها في مصادرها ب أطراف، حبال وأحبل، مراسي مفردها مرسة وهي أنجر السفينة الذي يرسل في الماء ليمسكها حتى لا تسيّر، قلووع وهي أشرعة السفينة، مرجل، قارب (أكرية السفن، ص 51-52). وعندما تشحن الحمولة في المركب، من الممكن أن يصب بعضها على بعض مثلاً إن كانت قمحا، ومن الممكن أيضاً أن توضع بينها حواجز (انظر فتوى مالك في أكرية السفن، ص 44، النوادر، ج 7، ص 113). ولنن شحنت البضاعة في أحمال، فإن أسماء أصحابها تكتب عليها أحياناً، كما يتم أحياناً أخرى تسجيل الحمولة المشحونة في السفينة في سجل يسمى زمام فيما أطلق عليه ابن يونس اسم شرقيل (أكرية السفن، ص 29، 37، البرزلي، جامع، ج 3، ص 644). أفادتنا وثائق الجنيزة من جهة أخرى أن أسماء كانت تطلق على المراكب مثل معضاد، وعبور، ومركب البنزرتي (S. D. Goitein, "La Tunisie", art. cité, p. 576). اعترضتنا في المصادر الفقهية أيضاً أخبار ذات صبغة شبه علمية. مثلاً أفتى سحنون أن "البحر بخلاف النهر"، فالنهر "يزيد وينقص والبحر بخلاف ذلك" (أجوبة محمد بن سحنون، مخ 18668، المكتبة الوطنية تونس، ورقة 19، حققه حامد العلوي، دار سحنون، تونس، 2000)، ذكر القاضي عياض من ناحية أخرى أن أبا الطيب المعروف بابن بنت خلدون، أحد شيوخ اللخمي، كان "دبر جلب ماء البحرين من ساحل تونس إلى القيروان وسوقه خليجاً من هنالك بنظر هندسي ظهر له..." (المدارك، ج 4، ص 771).

وما يمكن استنتاجه من هذه الفتوى ومن غيرها، أن فقهاء المالكية الأفارقة قد بالغوا جزئيا في الحرص على رعاية مصالح التجار الذين يكترون السفن، بينما أبدوا نوعا من التشدد في تحميل صاحب السفينة المسؤولية في تلف أو غرق بضاعة⁽¹¹¹⁾، بل إنهم أكدوا مطالبته بالبيئة، مثلا عند إلقائه للشحنة المتكونة من "طعام" في البحر أثناء هوله⁽¹¹²⁾. فكيف ستكون هذه البيئة من الناحية العملية⁽¹¹³⁾ ؟ ألا يعني هذا أن إجاباتهم اتسمت أحيانا ببصغة نظرية ؟ إن صح هذا، هل يمكن أن نستنتج أن البحارة كانوا يعتمدون بالأساس على الأعراف والعادات المحلية ؟ ربما يكون ذلك. إلا أنه من الراجح أن علماء المالكية الأفارقة اعترفوا بالعديد منها.

تشدد علماء المالكية الأفارقة مع صاحب السفينة يذكرنا جزئيا بتشدد مالك مع الصناع إذ يقول بتضمينهم. على أن ذلك التشدد لا يشجع أصحاب السفن على تنمية مشاريعهم البحرية، وبالتالي يقف حاجزا أمام النشاط البحري⁽¹¹⁴⁾. لم لا إذا علمنا أن علماء المالكية الأفارقة أيدوا عموما مالكا في موقفه المبني على الخوف المفرط من ركوب البحر ؟

ولئن أبدى هؤلاء نوعا من الإجماع على هذا الموقف، فإن هذا لم يمنع ظهور اختلافات بينهم في بعض المسائل الفرعية الأخرى. ولنذكر هنا

(111) على أن هذا التشدد مهما كان هاما فهو لم يبلغ درجة تصلب الاحناف في هذه المسألة مع صاحب السفينة (انظر أعلاه تنبيه 53).

(112) هذا الرأي هو لابن القاسم، وقد أخذ به علماء المالكية الأفارقة. وابن القاسم لم تكن وفاته بإفريقية، بل بمصر، انظر كريستوف بيكار في كتابه المذكور، ص 165.

(113) يصح هذا التساؤل إن لم نأخذ عبارة بيئة بمعنى الشاهد.

(114) لم يجز مالك الكراء المجهول فيما يخص السفن وغيرها (المدونة، ج 11، ص 409، أكرية السفن، ص 46) وهو رأي أيده ابن أبي زيد والقباسي (أكرية السفن، ص 48،

الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 306 - 307، ج 9، ص 117).

باختلافهم في مسألة كراء السفن على البلاغ. فهذا أيد رأي مالك وذاك أيد رأي ابن نافع، ربما إذا استثنينا يحيى بن عمر الذي حاول أن يدخل بعض التدقيقات في هذا الشأن.

من جهة أخرى أبدى علماء المالكية الأفارقة ميلا إلى التقليد في عدد من مسائل البحر. على أن هذا لا ينفي طرافة آراء البعض منهم في عدد آخر من المسائل التي تخص هذا الجانب. وبالمقارنة بين المدرسة المالكية الإفريقية في هذا الشأن ونظيرتها الأندلسية، يمكن أن نحدد بصفة أوضح مكانة المدرسة الأولى في هذا النوع من المسائل. وكاستنتاج أولي، بدا لنا فقهاء الأندلس في فتاويهم حول شؤون البحر أكثر "تحررا" من فقهاء إفريقية تجاه آراء مالك وأصحابه المصريين⁽¹¹⁵⁾، وهو رأي يأتي لتأكيد مناقشة ما ذهب إليه كريستوف بيكار في هذه المسألة⁽¹¹⁶⁾.

أما زهاد إفريقية، فقد حاولوا معالجة المسائل المتعلقة بالبحر بأكثر شمولية، وربما بأكثر جذرية في نظرهم. فقدموا حلولاً سعوا من ورائها إلى مسك الثور من قرنيه، نعني السيطرة على البحر، فلم تتجاوز نتائج جل تلك الحلول مستوى الحرث في البحر. لم لا إذا علمنا أن الزهاد ولوا ظهورهم إلى الواقع المعاش، وانغمسوا في تصوف "شعبي" غلبت عليه الخرافات والأساطير ؟

(115) بالنسبة إلى فتاوى علماء الأندلس حول البحر، انظر مثلاً الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 309-312.

(116) انظر أعلاه، الهامش عدد 39.

لكن المرجح أن الزهاد مكنوا البحارة من رصيد روحي-نفساني ساعدهم على الشعور بالاطمئنان في البحر على الأقل جزئيا، كما ساعدهم على مواجهة موقف علماء المالكية من البحر.

ولئن صدقنا ما توحى به وثائق الجنييزة، يبدو أن التجارة البحرية بين إفريقية والشرق الإسلامي كانت محدودة الأهمية خلال فترة الوسيط الأعلى نتيجة لتركيز التجارة آنذاك على الطريق البرية. هذه الطريق التي انعدم فيها الأمن مع زحف بني هلال، فساهم ذلك بالمقابل في تنشيط الطريق البحرية⁽¹¹⁷⁾.

(117) Xavier de Planhol, L'Islam, انظر أيضا S. D. Goitein, "La Tunisie", art. cité, p. 574-575. p. 159.